



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 8. april 2019  
J. nr. 2019-1968

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 4. april 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L184 – Forslag til lov om ændring af jernbane-loven (Implementering af dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, herunder nye beføjelser for den Europæiske Unions Jernbaneagentur, justeringer af den retlige ramme for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes arbejde m.v.), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 3:**

1) I forbindelse med virksomhedsgodkendelser gennem ERA blev det ved den tekniske gennemgang nævnt, at ERA's kompetencer omfatter virksomheder med aktiviteter i flere lande. I lovforslaget beskrives dog, at kompetencen omfatter virksomheder med grænseoverskridende aktiviteter. Vil ministeren redegøre for, om ERA kun har kompetencer til at virksomhedsgodkende virksomheder, der har trafik, der passerer landegrænser eller om kompetencen også omfatter virksomheder, der opererer i flere lande? Ministeren bedes i den sammenhæng redegøre for forskellen i formuleringen på s. 4 i L 184 – bilag 4, hvor der er skrevet "[...]hvor jernbanevirksomheden skal køre i mere end én medlemsstat" og formuleringen i lovforslagets bemærkninger s. 8 om, at jernbanevirksomheder "[...] der skal køregrænseoverskridende trafik".

**Svar:**

Jeg har i forbindelse med Transport-, Bygnings- og Boligudvalgets spørgsmål til L 184 anmodet Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om at bidrage med bemærkninger. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

"Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) skal udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der skal operere i flere medlemsstater. Det vil sige, når en jernbanevirksomhed skal drive jernbanevirksomhed i flere medlemsstater. Der behøver ikke nødvendigvis at være tale om, at jernbanevirksomheden skal køre grænseoverskridende trafik, men det vil være den typiske situation.

Hvor en jernbanevirksomhed ønsker at operere i flere medlemsstater, men hvor der ikke er tale om grænseoverskridende trafik, f. eks. hvis Deutsche Bahn, der opererer i Tyskland, også skal køre nationalt i Danmark, eksempelvis



på strækningen København-Århus, vil det være ERA, der skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet. Dette er forudsat, at det er den samme juridiske enhed, der opererer i Tyskland.

Såfremt Deutsche Bahn etablerer et selskab med det formål at kunne befærde strækningen København-Århus, vil virksomheden selv kunne vælge, om de vil søge hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller ERA.”

Jeg kan henholde mig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bemærkninger, og vil tilføje, at det eksempelvis fremgår af lovforslagets § 58 stk. 2., at ”EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU.” og i § 60. stk. 3., at ”Køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet, hvis køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU.”

Med direktivet og lovforslaget menes der således, at ERA har kompetence ved drift i mere end en medlemsstat, hvoraf grænseoverskridende trafik, som blandt andet er nævnt i lovforslagets almindelige bemærkninger på side 8, kan være et eksempel på drift i mere end en medlemsstat.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen